

MUELLE Y EDIFICIO DE SERVICIOS EN EL PUERTO DE ALICANTE, ESPAÑA (1997-1998-2000)

(QUAY AND SERVICE BUILDING IN THE PORT OF ALICANTE, SPAIN (1997-1998-2000))

Javier García-Solera, Arquitecto; Déborah Domingo, Colaborador
Marcos Gallud, Aparejador; Juan A. García-Solera, Estructura

Fecha de recepción: 2-VI-03

ESPAÑA

558-23

RESUMEN

El concurso consistía en el diseño de un muelle para el desembarque de viajeros de cercanías y, sobre él, una edificación que albergase un quiosco y sombra de espera. Una oportunidad espléndida para explorar los dos extremos de la construcción más ligada a la mar: la ejecución del dique y su plataforma con técnicas de ingeniería civil y la de una pequeña construcción realizada con la calidad material, el ajuste y la precisión propias de la mejor arquitectura naval. Se construye primero con grandes masas de hormigón y piedra, con movimientos de tierras, con fondeos submarinos. Se construye después en seco, como si de un barco se tratara, con madera y metal, ensamblando, encajando, atornillando...

Se propone un muelle asimétrico que mira en una dirección concreta y permite que las embarcaciones no obstruyan con su presencia las vistas desde la edificación. La construcción se eleva lo mínimo posible, en busca de la horizontalidad dominante en cualquier visión portuaria, y eleva a lo alto, decidida, su propia vertical que, en competencia con los palos de vela de los barcos que pueblan la dársena, saluda a quienes llegan a la ciudad.

Se pretende una relación ambigua con el mar. El vuelo metálico, la ausencia de barandillas, la ligereza, la indefinición del exterior-interior, de mar y tierra, la propician.

SUMMARY

The competition consisted in designing a quay for the disembarkation of local passengers and a building housing a kiosk and shaded waiting area on top of it. This was a splendid opportunity for exploring the two extremes of construction most closely linked to the sea: the building of a dike and platform using civil engineering techniques in addition to a small building made with the quality of materials, fit and precision characteristic of the best naval architecture. Construction of the quay started with large blocks of concrete and stone, earth moving and underwater anchoring. It then continued above water, as if it were a boat in dry dock, with wood and metal, assembling, fitting together, tightening screws...

It was proposed to design an asymmetric quay that would look in a specific direction so that the boats would not obstruct the views from the building. The height of the building was kept to a minimum seeking the predominant horizontality of any view of a port. The building resolutely raises its own verticality competing masts of the sailboats lining the dock to greet those who arrive at the city.

The building is intended to have an ambiguous relationship with the sea. The metal balcony, lack of handrails, lightness, lack of definition between inside and outside and between the sea and land all contribute to creating such a relationship.

El proyecto para "Muelle embarcadero y Edificio de servicios al tráfico marítimo local" se desarrolla por resultar ganador en el concurso promovido y convocado por la Autoridad Portuaria de Alicante. El objetivo de esa Autoridad era encontrar el mejor diseño para ambos elementos que ocuparían un lugar privilegiado de la ciudad donde, durante cien años, había estado instalado el Real club de

regatas de Alicante, un club, rigurosamente privado, que ocupó durante tan largo período de tiempo el mejor punto de la dársena interior del puerto de la ciudad.

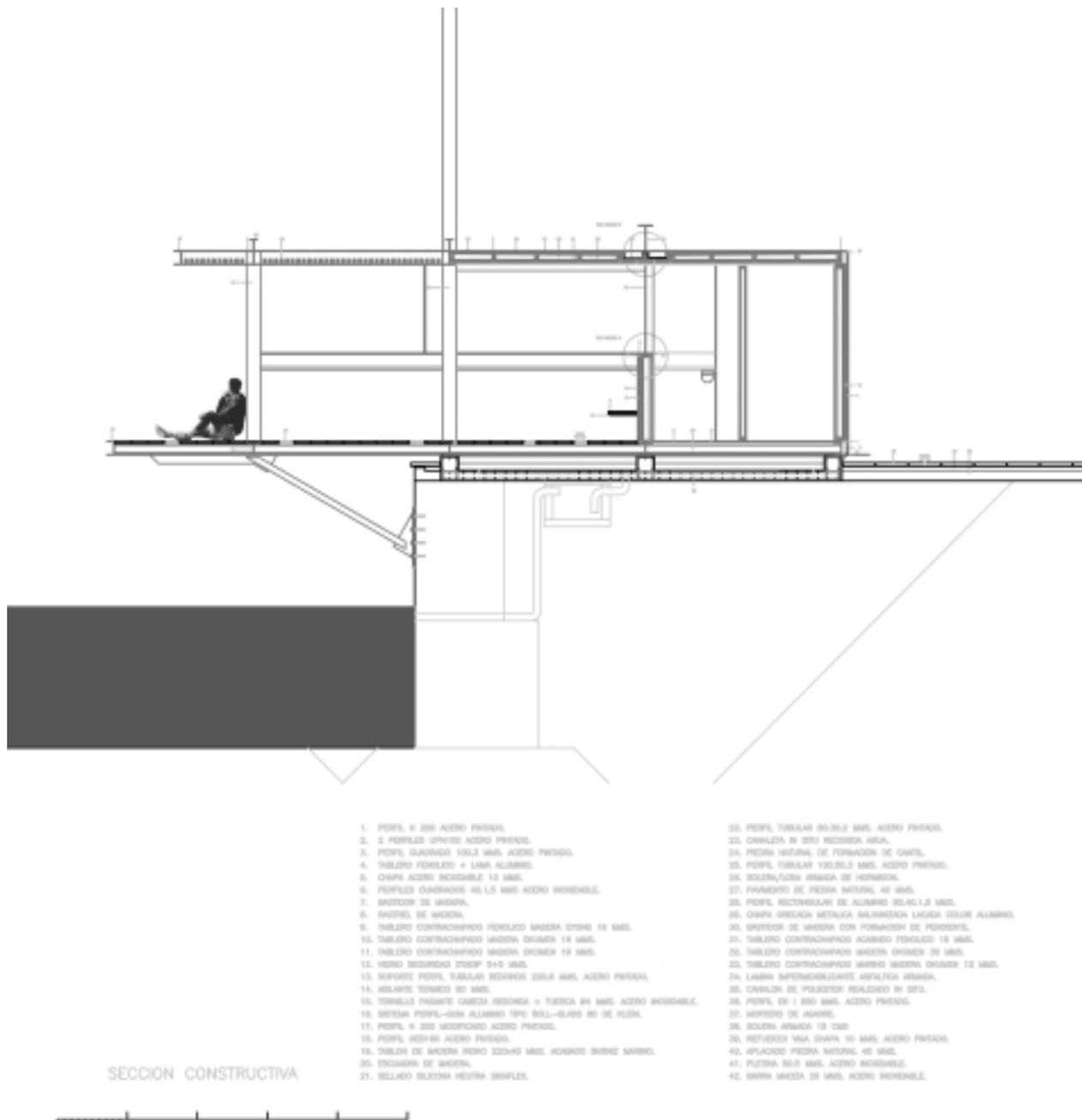
Se trataba de diseñar y construir un muelle, para amarre de los barcos que conectan la ciudad con la cercana isla de Tabarca, desde el que fuese posible el embarque y desem-

barque de pasajeros, así como una pequeña edificación de servicios que constase básicamente de una sombra, un quiosco y unos aseos. El concurso era muy exigente en cuanto a la minimización de la presencia de la pieza construida para evitar la repetición del episodio, ya superado, en el que la construcción que albergaba el Club de Regatas obstruía las vistas hacia la lámina de agua.

Se aprovecha la ocasión de tener que diseñar el trazado del muelle de embarque para entender éste como un espacio público más, que cumpla su función pero que posibilite su disfrute por sí mismo. Para ello se plantea una intervención decidida, con atención a lo preexistente y con un especial esmero en el tratamiento de las partes.

Se propone un muelle asimétrico que mira en una dirección concreta y permite que las embarcaciones no obstruyan con su presencia las vistas desde la edificación. La construcción se eleva el mínimo posible, en busca de la horizontalidad dominante en cualquier visión portuaria, y eleva a lo alto, decidida, su propia vertical que, en competencia con los palos de vela de las embarcaciones que pueblan la dársena, saluda a quienes llegan a la ciudad.

Este proyecto supuso una oportunidad espléndida para explorar los dos extremos de la construcción más ligada a la mar: la ejecución del dique y su plataforma con técnicas de ingeniería civil y la de una pequeña construcción realizada con la calidad material, el ajuste y la precisión



Sección constructiva.

propias de la mejor arquitectura naval. Se construye primero con grandes masas de hormigón y piedra, con movimientos de tierras y fondeos submarinos. Se construye después en seco, como si de un barco se tratara, con madera y metal, ensamblando, encajando, atornillando...

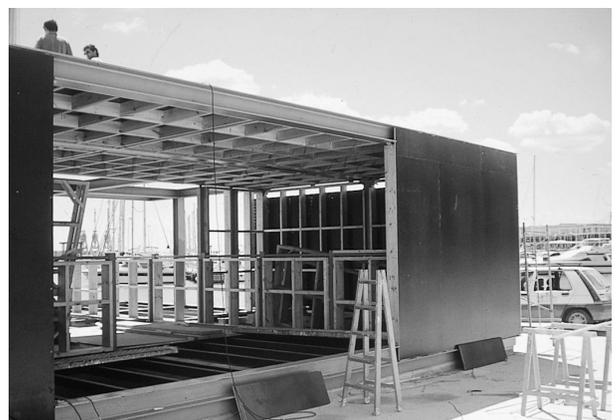
El pequeño edificio de servicios pone a prueba la capacidad de las técnicas de construcción en seco, propias de la construcción náutica, para dar respuesta a un programa desarrollado en tierra. Se plantea la edificación como una embarcación que, anclada a tierra, y no sometida a las leyes y servidumbres de la navegación, pudiera, ajena a condicionantes de forma, heredar sus cualidades constructivas que se incorporarían al proyecto como un elemento de gran poder evocador.

Se construye una base de hormigón sobre la que la construcción ligera se asienta. Una vez ejecutada esta base, ninguna técnica constructiva que requiera agua volverá a ser empleada.

La estructura se ejecuta en perfiles laminados de acero unidos mediante soldadura y con tratamiento anticorrosivo



Puerto.



Muelle y pabellón de servicios (fase constructiva). Puerto de Alicante.

a posteriori. Sólo en la unión entre acero negro y acero inoxidable (mástil) se recurre al acoplamiento por atornillado.

El resto, salvo el revestimiento exterior, el de cubierta, y los remates de cantos de paramentos (que se realizan respectivamente en aluminio, acero galvanizado y acero inoxi-



Pabellón de servicios. Puerto de Alicante.

dable) se resuelve en su totalidad con técnicas de construcción en madera, eligiendo para cada componente el producto mas apropiado según el papel a desempeñar en el conjunto. Para ello se emplean los siguientes materiales y sistemas:

Bastidores con escuadrías de madera de pino de gran sección en entramados para formación de paramentos y cubierta.

Tablero de contrachapado de 20 mm acabado en papel fenolizado para arriostrado y formación de cuerpo de paramento exterior de cerramiento y cubierta.

Tablero contrachapado marino acabado en Okume, de 15/20 mm para el arriostrado, formación de cuerpo y acabado interior de paramentos de cerramiento, cubierta, compartimentación y puertas.

* * *

